Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache **Nr. 3741**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 - 91107 - 2501/52

Bonn, den 6. Oktober 1952

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

**Betr.: Ermäßigung für Schülerfahrkarten
- Nrn. 2860, 3241 der Drucksachen -**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 206. Sitzung am 24. April 1952 den Antrag der Fraktionen der SPD, CDU/CSU, FDP, Z betr. Ermäßigung für Schülerfahrkarten - Nr. 2860 der Drucksachen - in der Fassung des Antrages des Ausschusses für Verkehrswesen (27. Ausschuß) im Mündlichen Bericht - Nr. 3241 der Drucksachen - angenommen.

Dieser Beschluß geht dahin, die 50%ige Tariferhöhung im Schülerverkehr vom 15. Oktober 1951 für „bedürftige" Schüler, Studierende und Lehrlinge gegen Vorlage entsprechender amtlicher Bescheinigungen bei Benutzung der dritten Wagenklasse um die Hälfte zu ermäßigen.

Ich darf hierzu namens der Bundesregierung folgendes mitteilen:

Der Herr Bundesminister für Verkehr hatte dem Ausschuß für Verkehrswesen des Deutschen Bundestages bereits in seiner Stellungnahme vom 4. Dezember 1951 im einzelnen dargelegt, daß die Ermäßigungen im Schülerverkehr trotz der am 15. Oktober 1951 durchgeführten 50%igen Erhöhung noch immer außerordentlich groß seien, weil der Schülerverkehr von allen vorangegangenen Tariferhöhungen und auch von der zum gleichen Zeitpunkt durchgeführten weiteren Anhebung der allgemeinen Personentarife ausgenommen worden ist. Das Ausmaß der vor dem Kriege gewährten Fahrpreisermäßigung im Schülerverkehr im Vergleich zum Normalfahrpreis 3. Klasse gegenüber den jetzt bestehenden Ermäßigungen ist aus der Anlage ersichtlich.

Anläßlich der Tariferhöhung zum 15. Oktober 1951 ist gerade die Frage einer Erhöhung der Schülertarife der Bundesbahn von der Bundesregierung und dem Bundesrat sehr eingehend geprüft und schließlich für notwendig gehalten worden. Die Bundesbahn erwartet aus der Erhöhung der Schülertarife jährlich 17 Mio DM rechnerische Mehreinnahmen. Die finanzielle Auswirkung des Beschlusses

Druck: Peter Meier, Buisdorf-Siegburg
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Str. 30
und Wiesbaden, Nietzschestr. 1

des Deutschen Bundestages, nach dem diese Erhöhung für „bedürftige“ Schüler zur Hälfte rückgängig gemacht werden soll, hängt naturgemäß entscheidend von der Abgrenzung der Bedürftigkeit ab. Als Maßstab könnte wahrscheinlich nur das Einkommen der Eltern zugrunde gelegt werden. Eine etwaige Einkommensgrenze müßte jedoch, wenn sie nicht Gegenstand ständiger Unruhe und Kritik sein soll, verhältnismäßig hoch angesetzt werden. Berücksichtigt man, daß 65 % aller in festem Einkommen Stehenden einen Monatsverdienst von rd. 250,— DM haben, so dürfte die bei Durchführung des Beschlusses der Bundesbahn entstehende Ertragsminderung aus dem Schülerverkehr mit etwa 7,5 Mio DM jährlich nicht zu hoch bemessen sein.

Schließlich muß berücksichtigt werden, daß auch das Abfertigungsverfahren bei Durchführung der Maßnahme weiter erschwert werden würde. Für bedürftige Schüler müßten dann nämlich besondere Fahrpreisermäßigungsbescheinigungen verwendet und auch besondere Fahrausweise vorgehalten werden. Dies würde eine Vermehrung der jetzt vorhandenen 9 Sorten von Schülerfahrausweisen um das Doppelte bedeuten. Zu den Einnahmeausfällen käme also noch eine beträchtliche Erschwerung und Verteuerung des Abfertigungsgeschäfts in dem ohnehin verlustbringenden Schülerverkehr.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat sich dahin geäußert, daß sich die Bundesbahn mit einer Ermäßigung der Fahrpreise für bedürftige Schüler im Sinne des Beschlusses des Bundestages nicht einverstanden erklären könne. Die Bundesbahn würde daher bei etwaiger Auflage dieser Maßnahme gemäß § 28 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes Einspruch erheben.

Aus allen diesen Gründen hält es die Bundesregierung nach eingehender Prüfung nicht für vertretbar, die gewünschte Tarifvergünstigung zu Lasten der Bundesbahn einzuführen.

Der Deutschen Bundesbahn ist durch § 28 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes die Pflicht auferlegt worden, ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann. Diese Pflicht kann sie aber nicht erfüllen, wenn die ohnehin schon verlustbringenden Tarife im Schülerverkehr nun noch weiter - sei es auch nur für einen begrenzten Kreis - ermäßigt werden sollen. Es kann auch nicht verantwortet werden, der Deutschen Bundesbahn die Durchführung einer solchen Tarifmaßnahme aufzuerlegen und bei dem dann gemäß § 28 des Bundesbahngesetzes zu erwartenden Einspruch Mittel aus dem Bundeshaushalt für diesen Zweck bereitzustellen.

Der Herr Abgeordnete Schulze-Pellengahr hat als Berichterstatter des Ausschusses für Verkehrswesen in der 226. Sitzung des Deutschen Bundestages am 18. Juli 1952 zu Punkt 12 der Tagesordnung mit Recht hervorgehoben, daß es nicht Aufgabe eines Verkehrszweiges

sein könne, mit Tariferleichterungen die nicht ausreichende Betreuung Hilfsbedürftiger durch die öffentliche Fürsorge auszugleichen. Die Verbilligung der Fahrkosten bedürftiger Schüler zum Besuch von Schulen, Hochschulen, Fachlehrgängen usw. ist eine Angelegenheit, für die in erster Linie der Herr Bundesminister des Innern - gegebenenfalls unter Beteiligung der Herren Kultusminister der Länder - zuständig ist. .

Der Herr Bundesminister des Innern wird deshalb - gegebenenfalls im Benehmen mit den Herren Kultusministern der Länder - noch prüfen, ob und wie Mittel zur Erzielung der mit dem Beschluß des Deutschen Bundestages beabsichtigten Fahrpreisverbilligung für bedürftige Schüler bereitgestellt werden können. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Über das Ergebnis werde ich Sie so bald wie möglich unterrichten.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

**Blücher**

**Anlage**

# Schülertarife
## Höhe der Ermäßigung (in %) gegenüber dem Normalfahrpreis 3. Kl.

| Bezeichnung des Fahrausweises | vor dem Krieg | jetzt |
|---|---|---|
| Schülermonatskarte (unterstellt sind 50 Fahrten je Monat, in Wirklichkeit ist die Zahl der ausgeführten Fahrten höher) | | |
| 5 km | 77 %<br>79,2 % *) | 82,8 %<br>91,0 % *) |
| 25 km | 82,6 %<br>87 % *) | 85,3 %<br>92,7 % *) |
| 100 km | 91,2 %<br>93,4 % *) | 92,2 %<br>96,1 % *) |
| Schülerwochenkarte (unterstellt sind 12 Fahrten je Woche, in Wirklichkeit ist die Zahl der ausgeführten Fahrten höher) | | |
| 5 km | 65,7 %<br>78,1 % *) | 78,2 %<br>88,5 % *) |
| 25 km | 79,1 %<br>84,4 % *) | 82,4 %<br>91,2 % *) |
| 100 km | 89,5 %<br>92,9 % *) | 90,8 %<br>95,4 % *) |
| Schülerfahrkarte (kein Staffeltarif, Ermäßigung daher für alle Entfernungen gleichbleibend) | 50 % | 56,5 % |

*) Die mit *) gekennzeichneten Prozentzahlen beziehen sich auf die Preise der Geschwisterschülermonatskarten und Geschwisterschülerwochenkarten. Geschwister zahlen **sämtlich** nur die Hälfte der Schülerzeitkartenpreise. Vor dem Kriege mußte für **eines** der Geschwister der volle Zeitkartenpreis gezahlt werden, erst die zweite und jede weitere Person zahlte den halben Zeitkartenpreis.